



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/94
EX/31
23/8/04
En español, francés e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

Cuestión 14.1: Acontecimientos desde el 33° período de sesiones de la Asamblea

Cuestión 14.2: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

EVOLUCIÓN LEGISLATIVA Y PROGRAMA DE INSPECCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA COMUNIDAD EUROPEA

(Nota presentada por la Comisión Europea)

DOCUMENTO INFORMATIVO

RESUMEN

Este documento presenta una descripción general de la legislación que se ha elaborado hasta ahora en la Comunidad Europea en el campo de la seguridad de la aviación civil. Las medidas de seguridad adoptadas incluyen el control de todo el equipaje de bodega y el de todo el personal que trabaja en los aeropuertos comunitarios. Se resume aquí también el programa comunitario de inspecciones, que es bastante parecido al programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).

1. ANTECEDENTES

1.1 La Comisión Europea presentó su primera propuesta de legislación comunitaria en el campo de la seguridad de la aviación civil tras los terribles acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. El acto primario de legislación fue el Reglamento núm. 2320/2002, que entró en vigor el 19 de enero de 2003. Como tal legislación primaria, se aprobó por el procedimiento de codecisión, que requirió el apoyo del Parlamento Europeo y del Consejo (los ministros de transportes de todos los Estados miembros)².

¹ Las versiones en español y francés fueron proporcionadas por la Comisión Europea.

² En el momento de la adopción la Comunidad Europea comprendía 15 Estados miembros, a saber: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Portugal, el Reino Unido y Suecia. Desde el 1 de mayo de 2004 la Comunidad Europea se ha ampliado a 25 Estados miembros, acogiendo a Chipre, la República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta y Polonia.

2. LA LEGISLACIÓN COMUNITARIA Y SU EVOLUCIÓN

2.1 El Reglamento 2320/2002 aborda varios problemas. En primer lugar, fija normas y requisitos legislativos generales y obligatorios sobre seguridad en los aeropuertos comunitarios, basándose en las normas establecidas por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) en el documento denominado “documento 30”. En términos simples, la legislación se aplica a la seguridad en tierra y trata de la seguridad aeroportuaria, la seguridad de los aviones, los pasajeros y el equipaje de mano, el equipaje de bodega, la carga, la mensajería y los paquetes exprés, el correo en general, el correo y los materiales de las compañías aéreas, los productos de restauración, los productos y el material de limpieza de las compañías aéreas, la aviación general, la selección y la formación del personal, y el equipo de seguridad. No cubre la seguridad en vuelo, por ejemplo la cuestión de la presencia de policías en los aviones ni el problema de las puertas de la cabina de pilotaje.

2.2 En segundo lugar, el Reglamento núm. 2320/2002 otorga un mandato a la Comisión Europea para llevar a cabo inspecciones, incluidas inspecciones de una muestra adecuada de aeropuertos comunitarios, a fin de supervisar la aplicación por los Estados miembros de la legislación.

2.3 En tercer lugar, obliga a todos los Estados miembros a tener sus propios programas de control de calidad para garantizar el control regular y eficiente de las normas de seguridad aérea en sus propios aeropuertos.

2.4 En cuarto lugar, el Reglamento marco da un mandato a la Comisión Europea para desarrollar legislación complementaria más detallada, cosa que la Comisión ha hecho ya al preparar en el primer año cuatro reglamentos sobre seguridad de la aviación civil. Dos de ellos, el Reglamento 622/2003 y el Reglamento núm. 68/2004, han establecido requisitos más detallados sobre seguridad aérea, que complementan los requisitos generales del Reglamento 2320/2002. Un tercer Reglamento, el núm. 1217/2003, ha fijado requisitos más detallados sobre los programas nacionales de control de calidad de los Estados miembros. El cuarto, el Reglamento núm. 1486/2003, establece normas sobre las inspecciones en los aeropuertos comunitarios por la Comisión.

2.5 Con la entrada en vigor del Reglamento, los Estados miembros tienen la obligación de controlar en sus aeropuertos a todos los pasajeros y el equipaje de bodega [control del equipaje de bodega (HBS) al 100%], es decir, tanto los pasajeros de un vuelo inicial como los pasajeros en tránsito, a menos que hayan sido ya controlados según las normas del Reglamento. En consecuencia, en el caso de los vuelos a la Comunidad Europea procedentes de otros Estados contratantes de la OACI para los que pueda demostrarse que se han cumplido normas equivalentes, podría eximirse a los pasajeros y el equipaje de bodega en tránsito de un nuevo control en los aeropuertos comunitarios.

2.6 La Comisión tiene un mandato para desarrollar legislación complementaria según las necesidades y de manera continua con el fin de garantizar que los requisitos comunitarios de seguridad aérea se mantengan al nivel más riguroso. Un ejemplo de esta legislación es el Reglamento núm. 1138/2004 según el cual todo el personal, incluidas las tripulaciones de vuelo, que tenga acceso a zonas críticas de zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos esté sujeto a un control al 100%. Para ello, se ha establecido un procedimiento en tres etapas que es una referencia internacional sobre el control de seguridad del personal de los aeropuertos:

- a partir del 1 de julio de 2004 todo el personal deberá pasar un control antes de entrar en las partes de las terminales a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarque que ya hayan pasado el control;

- a partir del 1 de enero de 2006 todo el personal deberá pasar un control antes de poder acceder a todas las partes de un aeropuerto a las que puedan tener acceso los pasajeros en espera de embarque que ya hayan pasado el control; esto incluye las pasarelas a los aviones y los aviones mismos;
- a partir del 1 de julio de 2009 todo el personal deberá pasar un control antes de poder acceder a todas las partes de un aeropuerto a través de las cuales pueda pasar o donde pueda depositarse el equipaje de bodega en espera de embarque que ya haya pasado el control, si no ha sido sellado para evitar la introducción de objetos.

2.7 Además de la legislación que trata fundamentalmente de la seguridad aérea hay bastante más legislación comunitaria que afecta a problemas de seguridad aérea y similares, entre ella cabe citar la legislación sobre protección de datos (de especial importancia para la información anticipada sobre los pasajeros/el registro de nombres de los pasajeros (APIS/PNR)), seguridad aérea, normalización de pasaportes comunitarios y políticas comunes de aduanas e inmigración.

3. PROGRAMA DE INSPECCIÓN DE LA COMUNIDAD EUROPEA

3.1 Tal como se ha mencionado anteriormente, la Comisión tiene un mandato para llevar a cabo inspecciones de las autoridades competentes nacionales y de los aeropuertos comunitarios. Para esta tarea, ha creado sus propios equipos de inspectores y un programa de formación complementario, preparados en coordinación con el Instituto Europeo de Formación en Seguridad Aeronáutica (EASTI). Las inspecciones de aeropuertos comunitarios comenzaron en febrero de 2004 y se prevé que hasta el 2004 se hayan hecho cuarenta. La legislación comunitaria requiere que las inspecciones se hagan sin previo aviso a los aeropuertos, por eso no se hace público ningún calendario de las inspecciones previstas. Los resultados de las inspecciones se facilitan a los 25 Estados miembros, puesto que uno de sus objetivos es crear confianza mutua sobre el nivel de seguridad aérea en la Comunidad Europea.

3.2 Las inspecciones iniciales han corrido a cargo de inspectores de la Comisión con dedicación completa. Además, se dispone actualmente de equipos de inspección mixtos, compuestos de personal de la Comisión y de inspectores cedidos por los Estados miembros (con la condición de que no se seleccione a los inspectores nacionales para supervisar aeropuertos en su propio país). Ambos tipos de inspectores tiene que haber superado un curso de formación comunitario. Además de aprovechar al máximo los recursos, este sistema se considera también una manera más de crear confianza entre los Estados miembros.

3.3 Conviene destacar que las inspecciones comunitarias son en muchos aspectos muy similares a las auditorías de seguridad de la OACI. Ambas examinan controles de calidad y medidas de seguridad, y procedimientos y estructuras a nivel nacional y de aeropuerto. Sin embargo, hay también diferencias importantes, como el grado de detalle de las normas que deben aplicarse e inspeccionarse, así como la exigencia de que las inspecciones de la CE en aeropuertos comunitarios no se anuncien previamente.